



en Ruta

INFORMATIVO
MENSUAL DE
FROET

313
OCTUBRE
2025

Asistencia masiva en la Jornada para
analizar el presente y futuro del Convenio
de Transporte de Mercancías

El Plan Estratégico de la Inspección
de Trabajo 25-27 pone el foco en
las falsas cooperativas, 'empresas
buzón' y el reparto de mercancías

El Observatorio de Costes constata
una ligera subida de precios pese
al descenso de los costes

Aún estás a tiempo de cumplir con el **Plan de Formación** en tu empresa

Gestionamos tu CRÉDITO
FUNDAE 2025 sin riesgos



Solo quedan 4 meses para cerrar 2025
No dejes que tu crédito se pierda.

Invierte en formación de calidad, con quien ya confías:
tu asociación.

Llámanos al 968340100 y te asesoraremos sobre como
planificar la formación bonificada de tu empresa para 2025 y
2026.

Tu éxito es nuestro compromiso.

Froet

enRUTA.

313

OCTUBRE 2025
AÑO 29

Consejo de Dirección:

Pedro Díaz Martínez
Felipe Marín Ros
María Mercedes Pérez Sánchez
Juan Jesús Martínez Sánchez
Esteban Pérez López
María Teresa Illán Salazar
Martín Blas González
Francisco Belijar Leyva
Ángel Hernández Andúgar
Eleuterio Vázquez Díaz

Director: Manuel Pérezcarro Martín

Redacción y documentación:

Pedro Luis Sánchez Mellado

Coordinación: Nacho Lara. Marketing y Comunicación

Diseño: Estudio MOZO

Impresión: Pictocoop

Depósito Legal: MU-521-97

Foto de portada cedida por: Blanca Pérezcarro
www.blancaperezcarro.com

EDITORIAL. "Unidad" 04

FROET INFORMA 05

ACTUALIDAD 14

MATRICULACIONES 18

FORMACIÓN 20

EVOLUCIÓN DE CARBURANTES 22

OBSERVATORIO DE COSTES 24

TE INTERESA 25

FROET es miembro de:

CETM (CONETRANS · FEDAT · FEDEM CEFTRAL
Y CETM FRIGORÍFICOS) · CONFEBUS · CEAV · CROEM

Froet
Federación Regional
de Organizaciones y Empresas
de Transporte de Murcia





Unidad

Manuel Pérezcarro Martín
Director

Divide y vencerás, frase atribuida a Julio César, es una herramienta efectiva para dividir al enemigo, haciéndolo más débil y así poder vencerlo.

También esta frase se le suele atribuir a Napoleón o a Maquiavelo; a este último aplicando la máxima al adversario político.

Como antónimo de esta expresión está la frase “la unión hace la fuerza” que figura como lema de varios países. El fabulista francés Jean de La Fontaine lo expresó de una forma más clara con la frase “todo poder es débil, a menos que permanezca unido”.

Esta introducción que me he tenido que currar – no quiero que piensen ustedes que soy un pedante – ha sido consecuencia de la reflexión que he hecho en relación con lo que está pasando en el sector.

El reciente proceso de renovación de los miembros del Comité Nacional del Transporte, del que resultará una nueva composición del mismo para el periodo 2026-2029, la están utilizando algunos, torticeramente, como si se tratase de unas elecciones a una asociación, esgrimiendo eslóganes populistas y manidos como el “a mí no me representan” pretendiendo enfrentar a pequeños transportistas con grandes empresas o a transportistas con operadores de transporte.

Estos demagogos de la alcachofa y del tuit probablemente les muevan intereses espurios que en absoluto tienen que ver con la defensa del sector.

Me recuerdan al movimiento 15 M que criticaba a lo que denominaban casta política y defendían los derechos de “la gente” y una vez que tocaron moqueta se olvidaron de lo que defendían y comenzaron a actuar peor que a los que antes criticaban y les hacían escraches.

Dicen que el tiempo quita y da razones. Me gustaría estar equivocado.

A lo que iba. Quien critica de esta manera al Comité Nacional del Transporte, demuestra no conocer cómo funciona. Dentro del Comité hay asociaciones que representan a todo el espectro del sector, pequeños y grandes y de todas las actividades.

Se analizan los problemas que se plantean, respetando la posición de cada uno de sus miembros y considerando todos los puntos de vista. La inmensa mayoría de las veces los acuerdos se alcanzan por consenso y las discrepancias se hacen constar.

Lo más importante es que los acuerdos del Comité cuenten con el respaldo sin fisuras de todos sus miembros. Esto hace que las demandas planteadas por el sector sean tenidas en cuenta por la Administración y luego se vean reflejadas en normas que rijan su funcionamiento.

La Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, el ejercicio de la acción directa por el transportista efectivo en los supuestos de intermediación, contra el cargador principal y todos los que le hayan precedido en la cadena de subcontratación para el cobro de los portes, el pago obligatorio de los portes a 30 días, la variación del precio del transporte en función del precio del combustible, la prohibición de la carga y descarga por los conductores, etc. son un ejemplo de lo conseguido.

A nadie le debe caber duda alguna de que, si el Comité Nacional no hubiese mostrado esa unidad en los acuerdos alcanzados, no se hubiesen conseguido estos logros.

Que quedan cosas por hacer, por supuesto; y sin duda se lograrán mayores avances.

Pero si los poderes públicos aprecian debilidad en el Comité Nacional y eso se logra mediante el enfrentamiento entre sus miembros, no conseguiremos nada.

El divide y vencerás lo habrá logrado.

FROET Informa

● Transportes expedirá la tarjeta de tacógrafo para conductores de camiones ecológicos con permiso «B»

El Ministerio de Transportes expedirá tarjetas de tacógrafo a conductores con permiso de turismo que conduzcan vehículos de bajas emisiones, resolviendo un vacío legal de cinco años.

España pondrá fin a una contradicción normativa que impedía a los conductores con permiso de clase B (turismo) obtener la tarjeta de tacógrafo necesaria para conducir camiones ligeros de combustibles alternativos, a pesar de estar autorizados para hacerlo desde 2020. El Ministerio de Transportes prepara un decreto que armonizará ambas normativas.

La discordancia legal surgió cuando el Reglamento General de Conductores permitió, hace cinco años, conducir estos vehículos de hasta 4.250 kilos -con sistemas de propulsión alternativos como eléctricos o de gas- a titulares del carné B con más de dos años de antigüedad. Sin embargo, la norma de 2005 sobre el tacógrafo digital no contemplaba la expedición de tarjetas a este colectivo, creando un vacío legal.

La regularización afectará a conductores que ya podían conducir estos camiones ecológicos pero no podían cumplir con la obligación del tacógrafo, esencial para el control de tiempos de conducción y descansos.



● Relación definitiva de autónomos beneficiarios de ayudas al abandono de la actividad 2025

Se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el Anuncio de la Dirección General de Transporte Terrestre sobre el otorgamiento definitivo de las ayudas a transportistas autónomos por carretera que decidan abandonar la actividad en el año 2025.

Alegaciones

Contra esta Resolución podrá interponerse potestativamente recurso de reposición ante el Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a esta publicación o, directamente, recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente a esta publicación.

Relación de beneficiarios

En el Anexo 1 de dicha Resolución se incluye el otorgamiento de las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad. En los Anexos 2 y 3 se relacionan las solicitudes desestimadas por agotamiento de crédito y por incumplimiento de requisitos respectivamente.

Más información en www.froet.es

● Asistencia masiva en la Jornada para analizar el presente y futuro del Convenio de Transporte de Mercancías

El pasado 23 de septiembre, FROET celebró una jornada informativa sobre el Convenio Colectivo de Transporte de Mercancías en Murcia, con la participación de Eva Melenchón Pérez, vicesecretaria de FROET, y José Antonio Tomás, asesor laboral de la Federación.



El objetivo fue analizar la situación actual de un convenio cuya última actualización de texto data de 2013 y con tablas salariales vigentes desde 2018 así como ofrecer orientaciones prácticas para su correcta aplicación.

Durante la jornada se abordó el desarrollo del proceso negociador desde su reanudación en 2021. Se destacó que, a pesar de haberse presentado propuestas por parte de la representación empresarial —incluida una oferta en junio de 2025 con incrementos salariales y mejoras en el kilometraje— el proceso se encuentra en situación de bloqueo desde julio de 2025, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes negociadoras.

Aspectos prácticos en la aplicación del convenio

El asesor laboral Antonio Tomás centró su intervención en cuestiones operativas para las empresas.

Cuenta de Convenio

Se recomendó revisar y ajustar este pago, que funciona como una previsión ante futuros atrasos, ya que su cuantía acumulada podría superar la retroactividad real una vez se firme un nuevo convenio.

Estructura salarial:

Se subrayó la importancia de que las nóminas se ajusten, al menos, a la estructura establecida en el convenio, cumpliendo con los conceptos y cuantías mínimas estipuladas. Se desaconseja el uso exclusivo

de sistemas retributivos externos al convenio, como el pago por kilómetros, sin referencia a la estructura convencional.

Control de tiempos de trabajo y tacógrafo

Se insistió en la necesidad de un control riguroso de los tiempos de trabajo, tanto para cumplir la normativa como para prevenir posibles conflictos laborales. En particular, se destacó el uso adecuado del tacógrafo, señalando que errores al registrar actividades como «otros trabajos» pueden ocasionar excedentes de jornada y dar lugar a reclamaciones por horas extraordinarias no abonadas.

Se recomendó, en determinados casos, establecer controles mensuales y aleatorios sobre los registros del tacógrafo y dejar constancia de cualquier advertencia al personal por un uso incorrecto, a fin de minimizar riesgos en caso de futuras reclamaciones.

Queremos recordarte que nuestro Servicio de Asesoría Laboral, prestado por el despacho J.A. Tomás Asesores, está a tu disposición para resolver cualquier cuestión o controversia derivada de la correcta elaboración de nóminas de tus conductores y de la aplicación del convenio colectivo.

No dudes en contactarnos para cualquier consulta al 968 340 100 o en el email antonio.torres@froet.es
(Antonio Torres Borrego).

● Los «duotrailers» ya no necesitarán autorización especial

La reciente modificación del Reglamento General de Vehículos que permite circular con 44 toneladas a los conjuntos de transporte de mercancías por carretera ha traído consigo un cambio significativo que ha pasado prácticamente inadvertido: la eliminación de la obligatoriedad de solicitar una autorización especial para los conjuntos euromodulares, popularmente conocidos como duotrailers.

Hasta ahora, estos conjuntos euromodulares – Conjunto de vehículos con más de 6 líneas de ejes o con al menos 3 módulos que, separada e individualmente considerados, no superan los límites máximos de masas y dimensiones establecidos– necesitaban un permiso específico de la Jefatura Central de Tráfico para circular. Este trámite, que podía suponer demoras y cargas administrativas para las empresas de transporte, queda suprimido con la nueva redacción del anexo I de la normativa.

La disposición transitoria de la orden confirma el cambio: las autorizaciones ya concedidas mantendrán su validez, pero a partir de ahora los nuevos conjuntos euromodulares quedarán automáticamente amparados por la normativa general, sin necesidad de un permiso ad hoc.

No obstante, esta liberalización no significa una circulación sin restricciones. La norma establece que Tráfico deberá publicar una resolución detallando los requisitos técnicos de seguridad que deben cumplir estos vehículos, como dispositivos de acoplamiento o sistemas de visión.



Además, su circulación no será libre por toda la red viaria. Los organismos competentes, previo informe de los titulares de las vías, determinarán los itinerarios específicos por los que podrán circular estos conjuntos, teniendo en cuenta limitaciones geométricas o estructurales de carreteras y puentes. Estas rutas autorizadas se publicarán en el Boletín Oficial del Estado.

● Transportes refuerza el personal para agilizar las licencias comunitarias y tratará los arbitrajes telemáticos con las autonomías

La Dirección General de Transporte por Carretera ha respondido a la petición del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) comprometiéndose a reducir los plazos de tramitación de licencias y autorizaciones para el transporte internacional de mercancías, tras reconocer que en los últimos meses se han producido retrasos derivados de problemas de personal.

Según datos del propio organismo, la media habitual de gestión es de 12 días —7 en autorizaciones bilaterales, 6 en licencias CEMT y 13 en licencias comunitarias—, aunque estas cifras se han visto incrementadas en el último trimestre. Para revertir la situación, se ha incorporado nuevo personal que actualmente está en proceso de formación. Una vez concluida, se espera recuperar la normalidad y mejorar los tiempos de resolución.

En paralelo, el Ministerio se ha pronunciado también sobre la reclamación del CNTC de extender el uso de medios telemáticos en las vistas de las Juntas

Arbitrales de Transporte. La directora general, Elena María Atance, admite que este asunto se plantea de forma recurrente en las reuniones de coordinación con las comunidades autónomas, aunque la implantación avanza de forma desigual.

Transportes prevé retomar la cuestión en una próxima reunión con los responsables autonómicos, con el objetivo de trasladar de nuevo la demanda del sector y favorecer un mayor uso de las vistas telemáticas, en línea con los procesos de digitalización que ya funcionan en algunos territorios y en la justicia ordinaria.

● Certificados de Ahorro Energético (CAE) o como convertir la eficiencia energética en ingresos adicionales

Los Certificados de Ahorro Energético (CAE) son títulos oficiales que acreditan los ahorros de energía (equivalentes a 1 kWh por CAE) conseguidos al implementar medidas de eficiencia en la empresa.



Por ejemplo, una actuación que ahorre 500 kWh al año genera 500 CAEs. Este sistema permite monetizar inversiones que reduzcan el consumo energético. Desde 2023 hasta marzo de 2025, las solicitudes han superado las 2.300, con un ahorro energético acumulado de más de 1.000 GWh. Esto representa una oportunidad clara para recuperar parte de la inversión en eficiencia.

Ejemplos de retorno económico real

- Sustitución de neumáticos eficientes. Por cada 100 unidades, se puede generar un retorno de hasta 8.000€.
- Renovación de frigoríficos industriales. La sustitución de 50 unidades puede retornar entre 2.000€ y 4.000€ por equipo.

El precio medio de mercado por los ahorros certificados se sitúa entre 115 y 140 €/MWh.

Inversiones son elegibles

Cualquier acción que reduzca significativamente el consumo de energía final puede generar CAEs. Algunas de las más comunes son:

- Sustitución de neumáticos por modelos de bajo consumo.
- Mejora de sistemas de climatización, iluminación o aislamiento.
- Instalación de sistemas de telemetría (GPS) para optimizar flotas de transporte.

- Renovación de frigoríficos, equipos térmicos o eléctricos por alternativas más eficientes.

Todas las actuaciones deben ser validadas por un verificador independiente acreditado.

Cómo acceder a estos beneficios

El proceso puede externalizarlo por completo con total confianza gracias a nuestra alianza con Vrio, partner experto y sujeto delegado acreditado en el sistema de Certificados de Ahorro Energético.

En VRIO se encargan de gestionar íntegramente el proceso:

- Estudio técnico gratuito: expertos de Vrio analizan sus actuaciones para identificar las medidas elegibles.
- Verificación y validación: como sujeto delegado, Vrio coordina todo el proceso con el verificador acreditado.
- Emisión y monetización: gestionan la tramitación ante la administración para la emisión de los CAEs y le ayudamos a obtener el retorno económico.

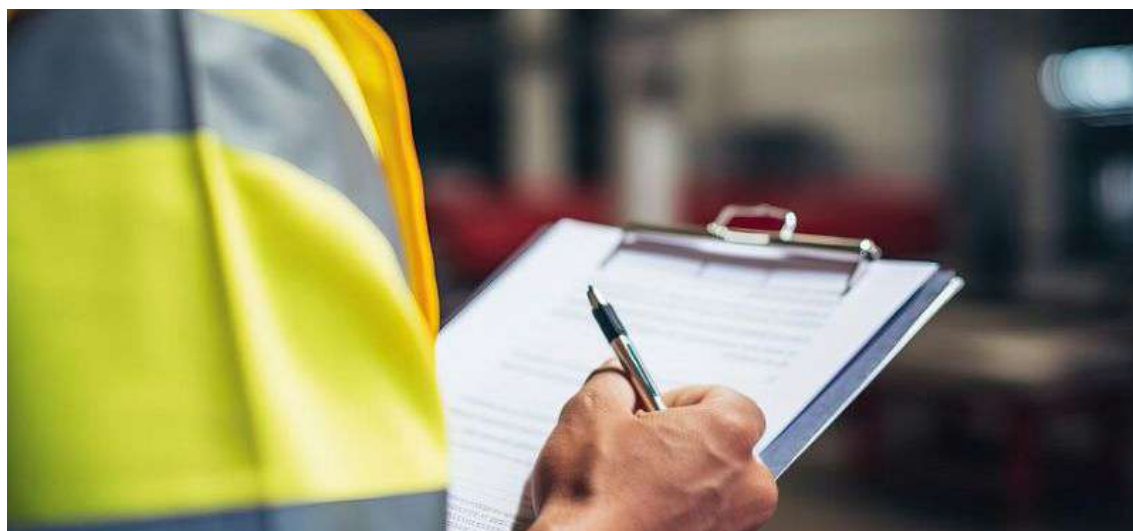
Solicita tu estudio gratuito aquí:

<https://vrio-europe.com/estudio-cae/>

Un experto de Vrio evaluará tu caso personalmente y te informará de las posibilidades de obtener ingresos adicionales gracias a la eficiencia energética que ya has implementado.

● El Plan Estratégico de la Inspección de Trabajo 25-27 pone el foco en las falsas cooperativas, 'empresas buzón' y el reparto de mercancías

El nuevo Plan Estratégico de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) para el trienio 2025-2027, sitúa al sector del transporte y la logística en el punto de mira de la lucha contra el fraude laboral y la alta siniestralidad.



La resolución, publicada el pasado 12 de septiembre en el BOE, detalla una hoja de ruta que prioriza la colaboración reforzada con la Inspección de Transportes. El objetivo es atajar de forma conjunta las prácticas fraudulentas más extendidas en el sector. Entre ellas, se destacan la persecución de las falsas cooperativas de trabajo asociado, un modelo que, según el plan, oculta relaciones laborales reales, provoca encuadramientos indebidos y genera una infracotización a la Seguridad Social.

Asimismo, el plan identifica como una amenaza creciente el fenómeno de las "empresas buzón" – entidades sin actividad económica real en España que desplazan trabajadores para abaratar costes salariales y de cotización-. Para combatirlas, la Inspección de Trabajo potenciará su cooperación no solo con Transportes, sino con otras administraciones públicas.

Lucha contra la siniestralidad laboral en el reparto

Junto al fraude, la elevada siniestralidad laboral es otro de los ejes centrales del plan. El texto identifica de manera explícita al sector del reparto de mercancías –junto con la construcción, la agricultura y la pesca– como uno de los más afectados por accidentes graves. Por ello, las actuaciones inspectoras prioritarias en materia de seguridad y salud se concentrarán en estos ámbitos para mejorar la prevención y garantizar el "derecho fundamental a un entorno de trabajo seguro".

Plataformas digitales y falsos autónomos en el punto de mira

El Plan Estratégico también responde a los nuevos retos que plantea la economía digital.

Incluye líneas de actuación específicas para combatir el fraude en las plataformas digitales de reparto (Línea 7.1), para lo cual se estrechará la cooperación con la Agencia Tributaria (AEAT). El fin es cruzar datos y obtener información sobre las personas físicas que reciben pagos de estas plataformas, con el objetivo de "aflorar empleo no declarado o indebidamente encuadrado".

De forma paralela, se intensificarán las campañas inspectoras para detectar a las empresas que recurren a los falsos autónomos (Línea 7.2) para cubrir puestos de trabajo que en realidad son por cuenta ajena, una práctica que la Inspección considera "prioritaria" por sus graves efectos perjudiciales.

En el marco de la Agenda 2030, el Ministerio destaca que todas estas medidas contribuyen directamente al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 8, sobre "trabajo decente y crecimiento económico", bajo el lema de "aflorar empleo con derechos".

Con esta estrategia, el Gobierno arma a la Inspección de Trabajo con nuevas herramientas y alianzas interadministrativas para un trienio en el que la vigilancia sobre las prácticas irregulares en el transporte por carretera será más intensa que nunca.

● El Observatorio de Costes constata una ligera subida de precios pese al descenso de los costes



El Grupo de Trabajo del Observatorio de Costes, Precios y Actividad del Transporte Terrestre celebró ayer, 16 de septiembre, una nueva reunión en la que se analizaron las estructuras de costes del sector actualizadas a 31 de julio de 2025.

Las conclusiones del informe revelan una tendencia a la baja en los costes de operación, especialmente en el último semestre, que contrasta con un aumento generalizado de los precios y una caída en la productividad medida en toneladas-kilómetro.

Leve aumento de costes interanual

El análisis detallado para el transporte de carga general, la especialidad más habitual, muestra una evolución estable de los costes. En el trimestre comprendido entre abril y julio de 2025, estos experimentaron una leve subida del 1,0%.

No obstante, en la perspectiva semestral (de enero a julio de 2025) se registra una notable disminución del -1,1%. En la comparación interanual (julio 2024 vs. julio 2025), el coste apenas varió un 0,4%, indicando una estabilización.

La distribución de los costes de un vehículo articulado confirma que los dos mayores gastos para los transportistas son la mano de obra y el combustible.

Concretamente, los costes de personal y dietas suponen el 33,5% del total, mientras que el combustible representa el 28,8%. El resto de los costes operativos se reparten entre amortización, seguros, neumáticos,

reparaciones, financiación, peajes, mantenimiento, consumo de urea y tasas fiscales.

Aumento generalizado de precios

Pese a la contención e incluso reducción de algunos costes operativos, el Observatorio reporta que los precios por kilómetro en carga (sin IVA) aumentaron para todos los rangos de distancia durante el segundo trimestre de 2025. El incremento más significativo se produjo en las distancias cortas y medias. Al comparar el primer trimestre de 2025 con el mismo periodo de 2024, el precio para los rangos de 50 km y de 51 a 100 km se disparó un 7,3%.

Menos toneladas en cada viaje y más viajes en vacío

El informe también analiza la actividad del sector, detectando indicadores preocupantes. En el segundo trimestre de 2025, las toneladas/kilómetro producidas –una métrica clave de la productividad real del transporte– cayeron un -4,9% en comparación con el mismo trimestre de 2024. Este descenso se produce a pesar de un aumento del 1,5% en el total de toneladas transportadas, lo que sugiere una concentración de viajes de menor distancia.

Otro dato negativo es el aumento de los kilómetros en vacío. El porcentaje de kilómetros que los camiones de servicio público realizan sin carga ascendió a un 4,1% interanual, lo que impacta directamente en la eficiencia y la rentabilidad de las empresas de transporte.

● La prórroga del régimen de módulos en 2026 se vislumbra como la opción más previsible

La incertidumbre fiscal se repite un año más. Pese a la intención declarada por Hacienda de poner fin al régimen de estimación objetiva, conocido como "módulos", todo apunta a que los más de 300.000 autónomos que tributan bajo este sistema podrán hacerlo también durante 2026.

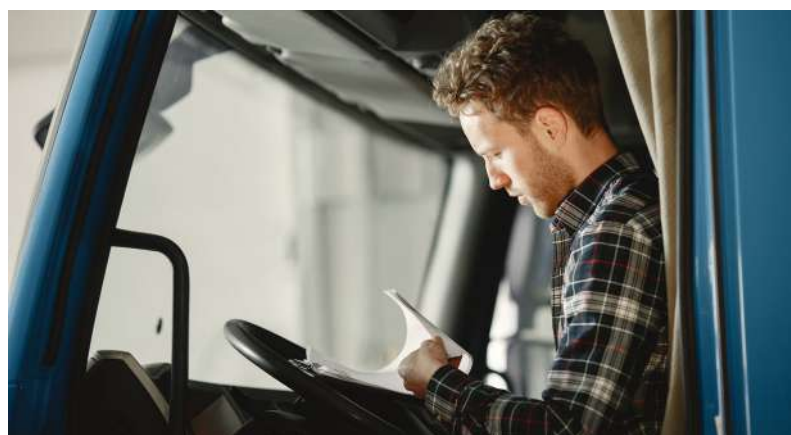
La falta de tiempo para aprobar una reforma fiscal integral y la paralización de la mesa de negociación hacen inviable un cambio radical para el próximo ejercicio.

La vicepresidenta de la federación de autónomos ATA, Celia Ferrero, ha señalado que la eliminación del sistema para 2026 es "inviable", argumentando que sería necesario "aprobar una reforma fiscal y establecer un periodo transitorio" para una transición justa.

Analistas coinciden en que el ajustado calendario legislativo, con los Presupuestos Generales del Estado de 2026 aún en proceso de elaboración, imposibilita desarrollar un nuevo marco normativo antes de que finalice 2025.

El régimen de módulos, que calcula el impuesto en base a parámetros objetivos como el personal empleado o el tamaño del local en lugar de los ingresos reales, se ha prorrogado anualmente desde 2015.

Mientras tanto se elimina, la prórroga anual se consolida como la solución de compromiso para evitar que los autónomos afectados se vean abocados de forma brusca a un sistema de estimación directa que podría incrementar su carga fiscal de manera significativa.



SUBE

La Inspección de Trabajo pone el foco en las falsas cooperativas y "empresas buzón"

Este plan prioriza la lucha contra el fraude laboral que es clave para garantizar la competitividad de las empresas que cumplen y valoran a sus profesionales.

Las falsas cooperativas y las empresas buzón juegan con las cartas marcadas en un mercado muy regulado y en el que la mayoría de las empresas cumplen con la legalidad.



BAJA

Los tribunales anulan masivamente 558 multas de las Zonas de Bajas Emisiones de Madrid

Esta anulación masiva de multas por falta de señalización evidencia una gestión deficiente. Es imprescindible que el Ayuntamiento revise el sistema para que sea claro y legal, garantizando seguridad jurídica a los usuarios de las vías.

Regularizar los carnets de conducir de tus conductores extranjeros, puede ser un auténtico quebradero de cabeza

onway
AUTOESCUELA FROET

Froet

Por eso, en FROET te ofrecemos una solución integral a través de nuestra Gestoría y la Autoescuela Onway

CANJE DE PERMISOS DE CONDUCIR: TODO INCLUIDO

Tenemos la solución completa que cubre todos los requisitos:

1. Gestión administrativa. Nosotros hacemos todos los trámites por ti.
2. Formación adaptada. Impartimos el curso CAP acelerado o inicial según necesite cada conductor.
3. Prácticas en pista* cuando el convenio bilateral lo exija.

¿POR QUÉ HACERLO CON FROET?

1. Ahorras tiempo y evitas errores en la tramitación.
2. Formación especializada en nuestras instalaciones de Murcia/Molina.
3. Gestoría propia con la que evitas intermediarios y listas de espera.
4. Más de 40 años acompañando a los transportistas de Murcia.



Llámanos al 968 340 100 o en froet@froet.es

* Si el permiso a canjear incluye las clases C, D, C+E, D+E, Camiones y Autobuses, requieren la superación de una prueba práctica y en algunos casos también una teórica.

Actualidad

La Plataforma de los combustibles renovables respalda la neutralidad tecnológica frente a la prohibición del motor en 2035



La Plataforma para los Combustibles Renovables ha apoyado con firmeza el llamamiento del ex primer ministro italiano Mario Draghi a favor de la neutralidad tecnológica en las políticas climáticas de la Unión Europea. Draghi, en una conferencia en Bruselas con motivo del primer aniversario de su informe sobre competitividad, insistió en la necesidad de un enfoque conjunto que incluya el potencial de estos combustibles en la transición energética.

La Plataforma, de la que forma parte la CETM, secundó esta visión y reclamó que las políticas de descarbonización incluyan todas las tecnologías probadas que reduzcan emisiones netas, como los combustibles renovables. En concreto, el colectivo insta a integrarlos de manera efectiva en la descarbonización de todos los modos de transporte, incluido el por carretera, y a fomentar su consumo mediante una fiscalidad diferenciada.

La petición adquiere especial relevancia de cara a la próxima revisión de la normativa sobre emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas que la Comisión Europea llevará a cabo a finales de este año. Dicha normativa, que actualmente supone la prohibición de vender vehículos nuevos con motor de combustión a partir de 2035, es vista por el sector como una amenaza para la competitividad industrial.

En esta línea, la Plataforma comparte la posición de las asociaciones europeas de fabricantes (ACEA) y proveedores de automoción (CLEPA), que han pedi-

do reconsiderar la prohibición y adoptar un enfoque tecnológicamente neutro.

Como respaldo a su postura, la Plataforma destacó los resultados del «Tour d'Europe», una iniciativa en la que participó. Un estudio de universidades técnicas alemanas demostró que el uso de combustibles renovables en una flota de vehículos permitió una reducción de emisiones del 67% respecto a los combustibles convencionales. Subrayan que estos combustibles, compatibles con los vehículos actuales, son una solución inmediata para reducir CO₂ y avanzar en la autonomía estratégica y la seguridad energética.

ORVIPAL TRANS estrena en exclusiva el prototipo más avanzado de portavehículos



La empresa murciana ha sido seleccionada por el fabricante francés Industrias Lohr para liderar las pruebas del innovador modelo Eurolohr 600, equipado con inteligencia artificial.

ORVIPAL TRANS, asociados a FROET, se consolida a la vanguardia de la logística europea al estrenar en exclusiva para Europa el nuevo prototipo de portavehículos Eurolohr 600, de la prestigiosa firma Industrias Lohr.

La entrega oficial del prototipo se realizó en las instalaciones de ORVIPAL con la presencia de François Sánchez, directivo de Lohr para el sur de Europa, quien fue recibido por el CEO y fundador de la empresa, Joaquín Vicente, junto a su equipo directivo. Durante el acto, se destacó la relevancia de esta colaboración para el futuro de la compañía.

La Eurolohr 600 representa un salto tecnológico sin precedentes. Incorpora un sistema digital de control con inteligencia artificial que elimina las operaciones manuales, permitiendo un manejo más ágil y seguro para los conductores. Su innovadora arquitectura no solo aumenta la capacidad de carga, sino que está específicamente diseñada para adaptarse a los nuevos vehículos del mercado, ofreciendo una solución flexible y de gran fiabilidad.

Joaquín Vicente, CEO de ORVIPAL, ha declarado que “es un honor ser la única seleccionada para liderar desde España la fase de pruebas de un modelo tan innovador. Esta oportunidad refleja la confianza en nuestro equipo y reafirma nuestra voluntad de mantenernos en primera línea”.

Las pruebas en condiciones reales validarán el rendimiento y adaptabilidad del modelo. Este hito confirma la solidez de la trayectoria de ORVIPAL y liderazgo en el subsector del transporte de vehículos.

Estos son los países que están exentos de instalar el nuevo tacógrafo digital de segunda generación



El Paquete de Movilidad de la Unión Europea, aprobado en 2020, estableció la obligación de instalar el tacógrafo inteligente de segunda generación en todos los vehículos de transporte matriculados en los países miembros que operen en rutas internacionales dentro de la UE.

La norma se ha extendido también a otros Estados europeos con acuerdos de reciprocidad, como Suiza, Noruega, Liechtenstein y Reino Unido, lo que ha supuesto que más de un millón de camiones en Europa hayan tenido que sustituir sus antiguos tacógrafos analógicos o digitales por el nuevo dispositivo.

No obstante, la obligación no afecta a todos los vehículos que circulan en tráfico internacional por territorio comunitario. Los países terceros adheridos al

acuerdo internacional AETR, entre ellos Rusia, Turquía, Georgia, Moldavia y Armenia, pueden seguir utilizando tacógrafos analógicos o digitales no inteligentes en sus camiones y autobuses.

Algo similar ocurre con los vehículos matriculados en Albania, Bosnia y Herzegovina, Kosovo, Montenegro, Macedonia del Norte y Serbia. Aunque estos países forman parte del Tratado Constitutivo de la Comunidad del Transporte (TCT) y han incorporado las bases de la legislación europea en su ordenamiento, aún no han culminado el proceso de adaptación. Por este motivo, la Comisión Europea ha decidido, por el momento, eximirlos de la instalación obligatoria del tacógrafo G2V2.

La nueva señal de tráfico que advierte de radares en semáforos: multas de 200 € y pérdida de 4 Puntos



Una nueva señal de tráfico, la S-991c, ha comenzado a desplegarse en las ciudades españolas. Su objetivo es alertar a los conductores de la presencia de radares de semáforo, dispositivos que multan automáticamente a quienes se lo saltan en rojo.

Conocida como “Foto Rojo”, la señal muestra un semáforo en color rojo acompañado de ondas de radar. Entró en vigor el pasado 1 de julio de 2025, como parte de una importante actualización del Código de Circulación. Su instalación es ya obligatoria en nuevas infraestructuras, y las administraciones tienen un plazo de doce meses para generalizarla.

Estos radares se ubican estratégicamente en cruces con alta siniestralidad, avenidas concurridas o cerca de colegios. En grandes ciudades como Madrid o Barcelona operan entre 35 y 40 dispositivos, sumando más de 566 en toda España. Se sitúan unos 25 metros antes del semáforo para captar al vehículo infractor.

La sanción por saltarse un semáforo en rojo es contundente: 200 euros de multa y la pérdida de 4 puntos del permiso de conducir. El sistema se activa al tomar dos fotografías que evidencian la infracción: una antes de cruzar la línea de detención y otra después, ambas con la luz en rojo.

La medida busca disuadir a los conductores y mejorar la seguridad en los cruces.

Francia aprueba eliminar las zonas de bajas emisiones, pero aún debe ser revisada antes de aprobarla definitivamente



La Asamblea Nacional francesa votó a finales de mayo de 2025 a favor de abolir las Zonas de Bajas Emisiones (ZFE), una medida impulsada por la oposición de derecha y ultraderecha que argumenta su impacto social en familias de bajos recursos. Sin embargo, el proceso aún no está completo: la ley debe ser revisada por una Comisión Mixta el 30 de septiembre y podría ser sometida al Consejo Constitucional.

Mientras tanto, la pegatina Crit'Air sigue siendo obligatoria. Su ausencia en las ZFE activas puede acarrear multas de 68 euros, ya que la normativa se mantiene vigente hasta la promulgación definitiva de la ley. Además, el distintivo es necesario durante episodios de contaminación alta, cuando las autoridades implementan restricciones de tráfico diferenciado en ciudades como París y Lyon.

Controversia

La abolición de las ZFE fue promovida por diputados que las consideran «clasistas» y perjudiciales para los hogares con menos recursos, quienes no pueden permitirse vehículos menos contaminantes. El gobierno intentó sin éxito mantenerlas en París y Lyon, donde la contaminación sigue superando los límites legales.

La pegatina Crit'Air sigue siendo obligatoria

Hasta que la ley no sea definitiva, los conductores deben conservar su pegatina Crit'Air. Ciudades como París incluso han implementado excepciones temporales, como un pase de 24 horas para vehículos Crit'Air (12 días al año), para suavizar la transición.

Aunque la eliminación de las ZFE parece cercana, el proceso legislativo francés exige prudencia. Retirar la pegatina ahora podría conllevar sanciones. La decisión final se conocerá tras la revisión de la Comisión Mixta el próximo 30 de septiembre y el posible posterior dictamen del Consejo Constitucional.

El transporte escolar en autobús, una garantía de seguridad e igualdad educativa en la Región de Murcia



La Región de Murcia no ha registrado ni un solo accidente en estas rutas en más de 40 años de servicio. El inicio del curso escolar 2025-2026 la próxima semana supondrá la vuelta a las calles y carreteras de los autobuses escolares, aliados indispensables para miles de familias, garantizando que los estudiantes de todos los rincones de la Región de Murcia puedan acceder a sus centros educativos de forma segura y fiable.

La Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (FROET) ha querido destacar el impacto crucial de este servicio dando a conocer algunas cifras. En la Región de Murcia, aproximadamente 20.000 alumnos de entre 5 y 17

años se benefician del transporte escolar, un servicio esencial para garantizar la igualdad de oportunidades educativas, especialmente en áreas rurales donde la movilidad puede ser un desafío.

En total, unas 50 empresas locales operan este servicio, utilizando alrededor de 300 autobuses para cubrir las necesidades de, aproximadamente, 150 centros educativos. Las rutas se dividen en unas 400 que se prestan a la Consejería de Educación, además de un centenar de rutas para los centros educativos privados.

Uno de los aspectos más importantes del transporte escolar en autobús es su excepcional historial de seguridad. Tras más de 40 años de servicio, la Región de Murcia no ha registrado ni un solo accidente en estas rutas. Este logro subraya el compromiso de las empresas, los conductores y los monitores con la seguridad, gracias a su profesionalidad y constante actualización.

Este medio de transporte también contribuye a la cohesión del territorio y a la reducción del tráfico en las zonas urbanas, ya que un solo autobús puede transportar el mismo número de personas que 11 coches con 5 pasajeros o de 13 si son tres. De esta manera, se alivian los atascos en las horas punta y se minimizan las emisiones de gases de efecto invernadero.

FROET reafirma su dedicación a seguir prestando un servicio de calidad, profesional y sobre todo seguro para los estudiantes de la Región de Murcia.

Los tribunales anulan masivamente 558 multas de las Zonas de Bajas Emisiones de Madrid

El Ayuntamiento de Madrid ha sufrido un severo revés judicial tras la anulación de 558 multas impuestas en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) de la capital.

Los juzgados han dado la razón a los conductores en el 97% de los recursos, una cifra abrumadora que cuestiona la base legal y el modelo de gestión de estas sanciones.

Las causas principales de esta derrota judicial son dos. Por un lado, el consistorio no ha podido acreditar en ningún caso la instalación de la señalización informativa obligatoria sobre el control de acceso a las ZBE, incumpliendo así la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Por otro, una sentencia previa del Tribunal Superior de Justicia de Madrid anuló parte de la normativa,

dejando sin cobertura legal a las sanciones. La mayoría de las multas anuladas se impusieron en la ZBE del Distrito Centro (60%).

La entidad Dvuelta, especializada en la defensa de automovilistas, ha sido clave en este proceso. Su portavoz, Pedro Javaloyes, denuncia la "clara intención recaudatoria" del Ayuntamiento. La dimensión económica es significativa: Madrid prevé ingresar este año más de 110 millones de euros en multas de ZBE, siendo la ciudad que más recauda por este concepto en España. Este varapalo judicial obliga a una revisión urgente del sistema sancionador municipal.

Entra en vigor la nueva normativa aduanera para importaciones a la UE de mercancías por carretera y ferrocarril



A partir de este 1 de septiembre, la presentación de la Declaración Sumaria de Entrada (ENS) es obligatoria para todos los operadores que introduzcan mercancías en la UE.

Este lunes 1 de septiembre se ha puesto en marcha de manera definitiva el control aduanero de la Unión Europea con la implantación total del Sistema de Control de Importaciones (ICS2) para todos los modos de transporte. La medida, que ya estaba en vigor para el aire y el mar, se extiende ahora de manera obligatoria al transporte por carretera y ferrocarril, lo que afecta a miles de operadores logísticos internacionales.

La principal novedad es la obligatoriedad de que estos operadores presenten una Declaración Sumaria de Entrada (ENS) con información detallada de la carga antes de su llegada a la frontera comunitaria. El objetivo de la Comisión Europea es reforzar la seguridad y permitir una evaluación de riesgos más eficaz de las mercancías que entran en el territorio.

La Organización Mundial del Transporte por Carretera (IRU) ha solicitado formalmente a la UE una moratoria de seis meses, argumentando que muchos países no están técnicamente preparados para implementar el sistema correctamente.

Raluca Marian, directora de la IRU para la UE, lanzó una severa advertencia: «A partir del lunes, presentar una ENS se convertirá en un auténtico lío burocrático para los operadores. Si los sistemas no están listos, ¿por qué esta maraña de trámites?».

Desde la IRU se apoya el ICS2, al que califican de «esencial» para la seguridad, pero se alerta del ries-

go de «atascos en las fronteras y una saturación de las aduanas» si se fuerza su aplicación inmediata sin que todos los estados miembros estén al mismo nivel. «Un período de gracia de seis meses es la única manera de garantizar la seguridad jurídica y una transición fluida», explicó Marian.

Por su parte, la Comisión Europea insta a las empresas a cumplir con los requisitos sin demora: recopilar datos precisos de sus clientes, actualizar sus sistemas informáticos, formar a su personal y completar una prueba de autoconformidad para conectarse con éxito al ICS2.

Mientras la normativa echa a andar, el sector observa con atención si la aplicación del ICS2 se desarrollará sin contratiempos o si, por el contrario, las predicciones de la IRU sobre interrupciones en las fronteras se harán realidad.

CURSO

El IVA en el Sector de las Agencias de Viajes

Domina el Régimen Especial de Agencias de Viajes (REAV)

¿La gestión del IVA en tu agencia de viajes es un quebradero de cabeza a diario?

¿Tienes dudas sobre cómo facturar un viaje combinado, aplicar el REAV o justificar operaciones internacionales?

Sabemos que la complejidad del IVA en el sector turístico puede generar errores costosos, riesgos fiscales y horas de gestión improductiva.

Este curso intensivo te proporciona las claves para aplicar correctamente la normativa del IVA, centrándose en el complejo Régimen Especial de Agencias de Viajes.

Aprende de la mano de una experta con 25 años de experiencia a resolver los casos prácticos del día a día, garantizando el cumplimiento fiscal y optimizando la gestión de tu empresa.

DIRIGIDO A PROFESIONALES DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FISCAL DEL SECTOR TURÍSTICO, ASESORES, Y RESPONSABLES DE AGENCIAS DE VIAJES.

TEMÁTICA

Módulo 1:

Introducción al IVA en el sector turístico.

Módulo 2:

El Régimen Especial de Agencias de Viajes (REAV).

Módulo 3:

Facturación y documentación.

Módulo 4:

Operaciones nacionales e internacionales.

Módulo 5:

Deducciones y devoluciones de IVA.

Módulo 6:

Casos prácticos y resolución de dudas.

Impartido por: Aránzazu Estrán Martínez

(Jefa de equipo del área fiscal en BNFIX Consultores).
Licenciada en Administración y Dirección de Empresas con 25 años de experiencia.

FECHA: LUNES, 18 DE NOVIEMBRE DE 2024

HORARIO: DE 16:00 A 19:30 HORAS (3.5 HORAS INTENSIVAS)

LUGAR: FROET / PRECIO: GRATUITO PARA ASOCIADOS A FROET / 50€ NO ASOCIADOS / PLAZAS LIMITADAS.

¡Inscríbete ahora y domina la fiscalidad del sector turístico!

MÁS INFORMACIÓN E INSCRIPCIONES: +34 968 34 01 00 / Antonio.torres@froet.es

Matriculaciones

agosto 2025

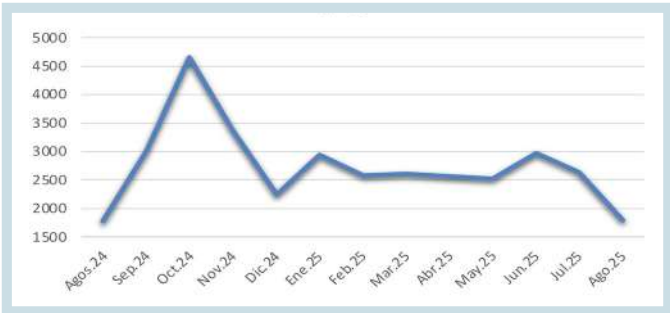
DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES

VEHÍCULOS INDUSTRIALES	Dic 24.	Ene 25.	Feb 25.	Mar 25.	Abr 25.	May 25.	Jun 25.	Jul 25.	Ago 25.
Industriales ligeros >3,5 <=6 Tn.	64	58	61	62	63	110	92	73	45
Industriales medios >6 <=16 Tn.	272	287	309	356	317	298	375	388	212
Industriales pesados >16 Tn.	1.740	2.217	1.877	1.802	1.770	1.842	2.130	1.999	1.410
Industriales pesados rígidos	425	503	537	507	440	444	475	536	424
Tractocamiones	1.315	1.714	1.340	1.295	1.330	1.398	1.655	1.463	986
TOTAL VEHÍCULOS INDUSTRIALES	2.076	2.562	2.247	2.220	2.150	2.250	2.597	2.460	1.667
Autobuses y autocares.	165	85	76	97	314	267	118	108	86
Microbuses (más de 9 plazas).	134	293	255	298	103	157	259	65	39
TOTAL AUTOBUSES, AUTOCARES Y MICROBUSES	31	378	331	395	417	110	377	173	125
TOTAL VEH.INDUSTRIALES Y AUTOBUSES	2.241	2.940	2.578	2.615	2.567	2.517	2.974	2.633	1.792

Evolución de matriculaciones de vehículos industriales

Matriculaciones de Vehículos Industriales y Autobuses | Agosto 2025

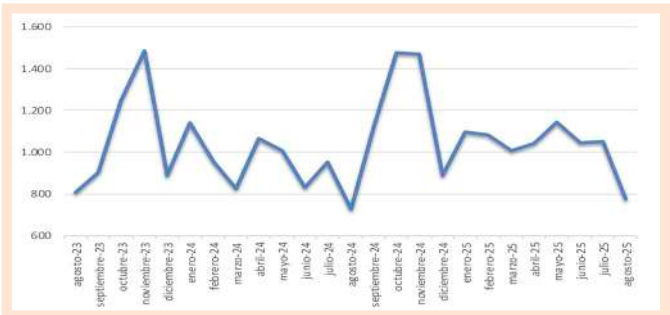
Fuente: ANFAC/FACONAUTO



Conductores asalariados de camiones	Número de contratos	% variación mes anterior	% variación mismo mes año anterior
AGOSTO 2024	725	-23,84	-10,27
SEPTIEMBRE 2024	1.121	54,62	24,28
OCTUBRE 2024	1.477	31,76	18,44
NOVIEMBRE 2024	1.470	-0,47	-1,08
DICIEMBRE 2024	888	-40,24	13,5
ENERO 2025	1.098	33,41	-3,38
FEBRERO 2025	1.082	-1,46	13,3
MARZO 2025	1.008	-6,84	22,33
ABRIL 2025	1.043	3,47	-2,07
MAYO 2025	1.142	9,49	13,41
JUNIO 2025	1.046	-8,41	26,02
JULIO 2025	1.050	0,38	10,29
AGOSTO 2025	777	-26,00	7,17

Contratos a conductores de camiones 2023-2025 en Murcia

Evolución de los contratos a conductores de camión de 2023 a 2025



Exportaciones

Mes	Miles kilos	Miles €
Jun-24	281.048	357.702
Jul-24	272.861	312.758
Ago-24	210.257	270.839
Sep-24	136.177	225.893
Oct-24	171.871	282.827
Nov-24	232.503	343.893
Dic-24	252.134	358.205
Ene-25	260.551	391.226
Feb-25	245.747	355.055
Mar-25	257.453	386.135
Abr-25	262.993	409.504
May-25	254.278	431.617
Jun-25	274.803	397.162

EVOLUCIÓN DE EXPORTACIONES Murcia - Europa



Mes	Miles kilos	Miles €
Jun-24	1.217.291	1.715.743
Jul-24	1.240.825	1.583.012
Ago-24	980.433	1.313.782
Sep-24	841.791	1.285.552
Oct-24	1.060.139	1.687.484
Nov-24	1.318.768	1.986.526
Dic-24	1.495.284	2.166.384
Ene-25	1.474.217	2.357.089
Feb-25	1.326.809	2.220.527
Mar-25	1.363.552	2.444.720
Abr-25	1.398.336	2.438.930
May-25	1.304.088	2.247.219
Jun-25	1.250.912	1.988.199

EVOLUCIÓN DE EXPORTACIONES España - Europa



Códigos Taric

Capítulo 7: Hortalizas, Plantas, Raíces y Tubérculos Alimenticios.
Capítulo 8: Frutas y Frutos Comestibles; Cortezas de Agrios (Cítricos), Melones o Sandías.
Capítulo 20: Preparaciones de Hortalizas, Frutas u otros frutos o demás partes de Plantas.

Fuente: Base de Datos Comercio Exterior. Cámaras de Comercio de España



Cursos CAP Bonificables

Froet - CIT San Ginés (Lunes a Viernes)

- 06 al 10 de octubre. 25FRT029
- 10 al 14 de noviembre. 25FRT030
- 15 al 19 de diciembre. 25FRT031

Froet - CIT San Ginés (Fines de semana)

- 17 al 26 de octubre. 25FRT034
- 21 al 30 de noviembre. 25FRT035

Froet - Molina de Segura (Fines de semana)

- 12 al 21 de diciembre. 25SRV069

Horarios de lunes a viernes: de 07:30 a 15:00 horas.

Horarios de fin de semana: un viernes de 14:30 a 22:00 horas, dos sábados y dos domingos de 07:30 a 15:00 horas

Importe: 150 € asociados (incluido autónomos) y 175 € no asociados (incluido autónomos)+ Tasas.

FORMACIÓN BONIFICADA- PRESENCIAL- ONLINE

Todos nuestros cursos, pueden ser bonificados a través de los créditos de formación de las empresas, tenemos una amplia oferta formativa. Podemos diseñar planes de formación y cursos **adaptados a sus necesidades específicas para 2025**. Llámanos y concertamos una visita

PERMISO C+ CAP INICIAL ACELERADO MERCANCIAS+ADR. 25SRV080

Fecha: inicio 2 de octubre de 2025, finalización 27 de noviembre de 2025

Horario: lunes y jueves de 16:30 a 20:30 horas.

COMPETENCIA PROFESIONAL. 25FRT015

Fecha: inicio 4 de octubre de 2025, finalización 29 de noviembre de 2025

Horario: sábados de 09:00 a 14:00 horas (excepto 1 de noviembre).

RECUPERACIÓN TOTAL PUNTOS. 25SRV063

Fecha: inicio 15 de octubre de 2025, finalización 18 de octubre de 2025

Horario: miércoles y jueves de 15:30 a 20:30 horas, viernes de 15:00 a 20:30 horas, sábado de 08:00 a 14:30 horas.

OBTENCIÓN ADR BÁSICO Y CISTERNAS. 25SRV061

Fecha: inicio 17 de octubre de 2025, finalización 26 de octubre de 2025

Horario: fines de semana.

PERMISO C+CAP INICIAL MERCANCIAS CAMARA DE COMERCIO. 25SRV087

Fecha: inicio 22 de octubre de 2025, finalización 12 de diciembre de 2025

Horario: lunes a viernes de 09:30 a 13:30 horas.

PERMISO C+CAP AMPLIACIÓN MERCANCIAS. 25SRV083

Fecha: inicio 30 de octubre de 2025, finalización 12 de noviembre de 2025

Horario: lunes y jueves de 16:30 a 20:30 horas.

CARRETILLAS. 25SRV064

Fecha: inicio 7 de noviembre de 2025, finalización 8 de noviembre de 2025

Horario: viernes y sábado.

RENOVACIÓN ADR BÁSICO Y CISTERNAS. 25SRV065

Fecha: inicio 7 de noviembre de 2025, finalización 9 de noviembre de 2025

Horario: fines de semana.

TACÓGRAFO. 25SRV066

Fecha: 8 de noviembre de 2025

Horario: sábado.

RECUPERACIÓN PARCIAL 4 PUNTOS. 25SRV067

Fecha: inicio 14 de noviembre de 2025, finalización 15 de noviembre de 2025

Horario: viernes de 15:30 a 21:00 horas, sábado de 08:00 a 13:30 horas.

RECUPERACIÓN TOTAL PUNTOS. 25SRV070

Fecha: inicio 18 de diciembre de 2025, finalización 21 de diciembre de 2025

Horario: jueves, viernes, sábado y domingo.

WWW.FROETFORMACION.ES

En Centro Integrado de Transportes / Edif. FROET, San Ginés
y Ciudad del Transporte, Molina de Segura
Tel: 968 34 01 00



Evolución *FroetGas* de carburantes



Precio medio del carburante en el mes de septiembre de 2025



<https://www.froet.es/precio-gasoi-murcia-froet/>
Nuestros precios de asociados siempre actualizados

IVA INCLUIDO / FUENTE: MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO



	GASÓLEO	GASOLINA 95
	Precio asociados	Precio asociados
	1,238 €	1,305 €
	1,278 € P.V.P.	1,345 € P.V.P.
Precio España	1,348 €	1,425 €
Precio Murcia	1,338 €	1,435 €

	GASÓLEO A
FROET - Andamur	
Uers	1,274 €
La Junquera	0,274 €
Pamplona	1,271 €
San Román	1,263 €
Guarroman	1,305 €

Gasóleo

	Sin impuesto	Con impuesto
España	79,0	141,6
Alemania	72,0	158,0
Austria	73,1	152,8
Bélgica	76,6	165,3
Bulgaria	68,8	122,2
Chequia	72,8	137,1
Chipre	81,0	145,2
Croacia	75,3	144,9
Dinamarca	81,7	172,8
Eslovaquia	77,2	145,1
Eslovenia	67,1	148,4
Estonia	85,1	146,8
Finlandia	76,0	157,5
Francia	73,0	160,7
Grecia	82,4	154,8
Hungría	79,9	150,1
Irlanda	76,8	170,2
Italia	71,0	163,8
Letonia	74,7	152,9
Lituania	70,8	148,6
Luxemburgo	76,4	142,4
Malta	55,3	121,0
Países Bajos	86,3	167,9
Polonia	74,3	139,8
Portugal	76,5	156,1
Rumania	76,3	150,6
Suecia	80,0	147,9
MEDIA	74,9	153,8

Gasolina sin plomo

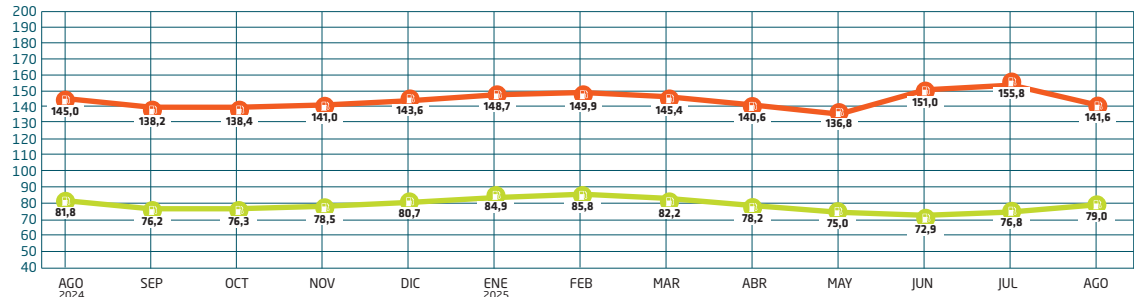
	Sin impuesto	Con impuesto
España	74,9	148,1
Alemania	65,9	171,2
Austria	64,8	151,4
Bélgica	67,0	153,7
Bulgaria	65,9	122,6
Chequia	63,8	140,6
Chipre	69,7	135,2
Croacia	66,7	147,4
Dinamarca	85,2	195,4
Eslovaquia	67,4	151,0
Eslovenia	58,3	143,9
Estonia	78,1	161,2
Finlandia	60,8	164,9
Francia	72,8	170,3
Grecia	69,2	174,6
Hungría	74,9	146,9
Irlanda	68,6	171,5
Italia	68,5	170,6
Letonia	67,3	154,2
Lituania	63,9	139,3
Luxemburgo	69,1	146,3
Malta	58,6	134,0
Países Bajos	77,6	190,4
Polonia	69,0	137,2
Portugal	74,4	169,6
Rumania	66,3	144,0
Suecia	67,6	141,8
MEDIA	69,4	161,8

Precios AGOSTO 2025 (Expresado en Cént. euro/litro)

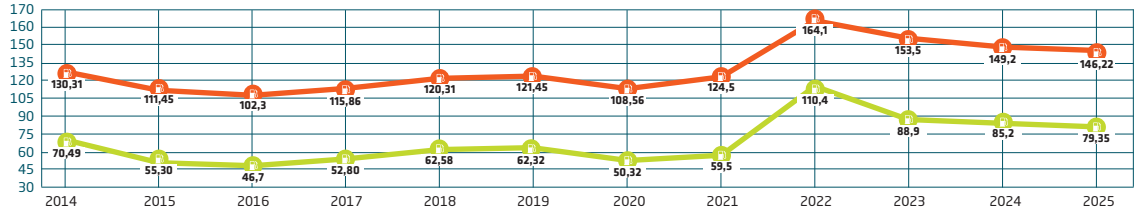
Fuente: Ministerio de Industria y Energía

Medias mensuales del gasóleo en España

Con impuesto Sin impuesto



Medias anuales del gasóleo en España

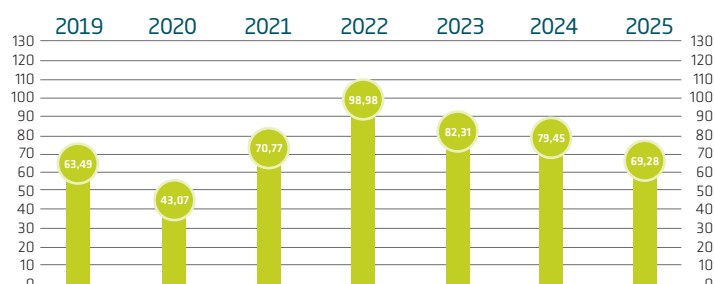




Evolución del Crudo Brent

Media anual

(Expresado en \$/barril)



Media mensual

MES	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ENERO	69,07	60,21	63,74	55,29	86,04	83,88	81,71	78,14
FEBRERO	65,61	64,48	55,48	62,37	94,22	83,45	81,91	74,83
MARZO	66,75	58,59	33,96	65,62	112,57	79,37	87,00	71,32
ABRIL	71,78	71,64	27,00	65,30	105,99	83,36	86,33	66,32
MAYO	77,05	70,27	32,54	68,31	112,06	75,75	81,11	60,93
JUNIO	75,88	63,07	40,66	73,39	117,54	74,98	85,00	69,39
JULIO	75,01	64,29	43,19	74,25	105,14	79,88	80,84	69,24
AGOSTO	73,84	59,52	45,03	70,48	97,66	85,13	76,93	64,08
SEPTIEMBRE	79,10	62,22	41,85	74,83	90,59	92,67	71,77	
OCTUBRE	80,59	59,65	41,41	83,76	93,69	88,88	73,16	
NOVIEMBRE	65,87	62,71	44,00	80,78	90,76	81,91	72,94	
DICIEMBRE	57,64	65,17	48,02	74,88	81,55	78,40	74,64	

Fuente: Cinco Días

Evolución de empresas y autorizaciones

Vehículos de servicio público:
mercancías y viajeros (agosto 2025)

Empresas transportistas
servicio público (agosto 2025)

COMUNIDADES	MDP-N			LIGEROS			V.D.			COMUNIDADES	PESADOS			LIGEROS			VIAJEROS		
	JUL.25	AGO.25	Dif. %	JUL.25	AGO.24	Dif. %	JUL.25	AGO.24	Dif. %		JUL.25	AGO.25	Dif. %	JUL.25	AGO.25	Dif. %	JUL.25	AGO.25	Dif. %
ANDALUCÍA	49.095	49.394	0,61	7.981	8.177	2,46	5.994	6.000	0,10	ANDALUCÍA	10.186	10.265	0,78	4.266	4.401	3,16	490	491	0,20
ARAGON	12.924	13.083	1,23	2.210	2.236	1,18	857	860	0,35	ARAGON	2.270	2.287	0,75	1.326	1.345	1,43	61	60	-1,64
ASTURIAS	5.236	5.246	0,19	1.193	1.218	2,10	1.006	1.013	0,70	ASTURIAS	1.977	1.977	0,00	758	772	1,85	72	72	0,00
BALEARES	5.327	5.362	0,66	1.347	1.373	1,93	2.269	2.282	0,57	BALEARES	899	905	0,67	860	883	2,67	166	166	0,00
CANARIAS	766	763	-0,39	160	167	4,38	3.826	3.881	1,44	CANARIAS	114	115	0,88	112	117	4,46	128	128	0,00
CANTABRIA	4.766	4.781	0,31	642	665	3,58	513	515	0,39	CANTABRIA	1.155	1.159	0,35	411	415	0,97	37	37	0,00
CASTILLA Y LEÓN	19.783	19.866	0,42	2.492	2.544	2,09	2.419	2.423	0,17	CASTILLA Y LEÓN	4.731	4.745	0,30	1.494	1.532	2,54	164	164	0,00
CASTILLA LA MANCHA	23.108	23.306	0,86	2.432	2.470	1,56	1.644	1.638	-0,36	CASTILLA LA MANCHA	5.541	5.572	0,56	1.513	1.542	1,92	175	173	-1,14
CATALUÑA	39.072	39.352	0,72	12.983	13.350	2,83	6.709	6.714	0,07	CATALUÑA	10.330	10.436	1,03	8.745	8.941	2,24	342	344	0,58
CEUTA	95	96	1,05	11	11	0,00	16	16	0,00	CEUTA	21	21	0,00	9	9	0,00	2	2	0,00
EXTREMADURA	7.806	7.871	0,83	1.063	1.090	2,54	1.053	1.058	0,47	EXTREMADURA	1.974	1.986	0,61	528	544	3,03	109	108	-0,92
GALICIA	19.406	19.496	0,46	3.762	3.835	1,94	3.843	3.832	-0,29	GALICIA	4.486	4.492	0,13	2.185	2.219	1,56	235	235	0,00
LA RIOJA	2.698	2.712	0,52	356	364	2,25	204	203	-0,49	LA RIOJA	533	537	0,75	241	247	2,49	9	9	0,00
MADRID	22.069	22.269	0,91	11.656	12.028	3,19	7.588	7.589	0,01	MADRID	4.297	4.327	0,70	6.654	6.882	3,43	259	259	0,00
MELILLA	64	68	6,25	45	46	2,22	15	15	0,00	MELILLA	19	20	5,26	30	31	3,33	1	1	0,00
MURCIA	17.311	17.413	0,59	1.268	1.292	1,89	1.420	1.425	0,35	MURCIA	2.871	2.884	0,45	716	735	2,65	80	80	0,00
NAVARRA	5.407	5.440	0,61	987	1.003	1,62	512	515	0,59	NAVARRA	1.418	1.424	0,42	746	755	1,21	35	35	0,00
PAÍS VASCO	11.280	11.362	0,73	3.220	3.281	1,89	2.494	2.490	-0,16	PAÍS VASCO	3.222	3.231	0,28	2.026	2.061	1,73	128	128	0,00
VALENCIA	35.134	35.240	0,30	5.741	5.895	2,68	3.931	3.935	0,10	VALENCIA	6.107	6.139	0,52	3.480	3.568	2,53	196	196	0,00

Fuente: Ministerio de Fomento

Observatorio de costes

Vehículo articulado de carga general

Costes directos a 31 de julio de 2025

Características técnicas:

Potencia: 455 CV - 355 kW

MMA: 40.000 kg

Carga útil: 25.000 kg.

Número de Ejes: 5

Número neumáticos: 12

(6 Tractor - 6 semirremolque)

Características de explotación: (recorridos superiores a 200 km)

Kilómetros anuales recorridos: 120.000 100,0 %.

Kilómetros anuales en carga: 102.000 85 %.

Kilómetros anuales en vacío: 18.000 15 %

Días trabajados al año: 225 días al año

Horas trabajadas al año: 1.800 horas anuales

Consumo medio: 35 litros/100 km

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	156.951,83	100,0%
Costes directos	147.372,61	93,9%
Costes por tiempo	67.084,22	42,7%
Amortización del vehículo	18.021,50	11,5%
Financiación del vehículo	4.162,33	2,7%
Personal de conducción	35.648,51	22,7%
Seguros	8.335,79	5,3%
Costes fiscales	916,09	0,6%
Costes kilométricos	80.288,39	51,2%
Combustible	45.148,61	28,8%
Consumo de disolución de urea	2.103,18	1,3%
Neumáticos	6.962,98	4,4%
Mantenimiento	2.294,28	1,5%
Reparaciones	4.516,32	2,9%
Dietas	16.949,76	10,8%
Peajes	2.313,26	1,5%
Costes indirectos	9.579,22	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	120.000	102.000
Horas anuales (h / año)	1.800	1.530
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,3079	1,5387
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	87,20	102,58
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,6691	0,7871
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	42,59	50,11

VEHÍCULO ARTICULADO CARGA GENERAL Evolución de costes por kilómetro total €/Km.



Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de estos tipos de vehículos.
Más información en www.fomento.es

Te interesa

El Dato

IPC AGOSTO 2025

La tasa de variación anual del IPC del mes de agosto se situó en el 2,7%, la misma que la registrada en julio.

La tasa anual de la inflación subyacente aumentó una décima, hasta el 2,4%.

La variación mensual del índice general fue del 0,0%.

El Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) situó su tasa anual en el 2,7%, la misma que la del mes anterior.

El grupo con mayor repercusión mensual positiva en la tasa mensual del IPC fue:

- Ocio y cultura, con una variación del 1,5% a causa del aumento de los precios de los paquetes turísticos. Este grupo repercutió 0,128 en el IPC general.

Por su parte, entre los grupos con repercusión mensual negativa destacó:

- Alimentos y bebidas no alcohólicas, que presentó una variación del -0,8% y una repercusión de -0,142 debida, principalmente, al descenso de los precios de la fruta.

EVOLUCIÓN



INFLACIÓN ACUMULADA

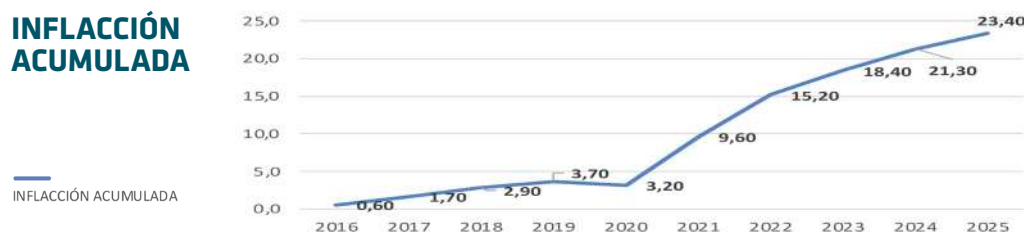


TABLA DE INFLACIÓN

Mes	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ENERO	-1,3 %	-1,0 %	0,0 %	6,0 %	-0,2 %	0,1 %	0,2 %
FEBRERO	-1,1 %	-1,1 %	-0,6 %	6,8 %	0,7 %	0,5 %	0,6 %
MARZO	-0,7 %	-1,5 %	0,4 %	9,8 %	1,1 %	1,3 %	0,7 %
ABRIL	0,3 %	-1,2 %	1,6 %	9,6 %	1,7 %	2,0 %	1,3 %
MAYO	0,5 %	-1,2 %	2,1 %	10,4 %	1,7 %	2,3 %	1,4 %
JUNIO	0,4 %	-0,7 %	2,6 %	5,9 %	2,3 %	2,7 %	2,1 %
JULIO	-0,2 %	-1,6 %	1,8 %	5,6 %	2,5 %	2,2 %	2,0 %
AGOSTO	-0,3 %	-1,6 %	2,3 %	5,9 %	3,0 %	2,2 %	2,0 %
SEPTIEMBRE	-0,3 %	-1,4 %	3,1 %	5,2 %	3,2 %	1,6 %	
OCTUBRE	0,7 %	-0,9 %	4,9 %	5,5 %	3,5 %	2,2 %	
NOVIEMBRE	0,9 %	-0,7 %	5,2 %	5,4 %	3,2 %	2,4 %	
DICIEMBRE	0,8 %	-0,5 %	6,4 %	5,6 %	3,2 %	2,9 %	

Recuerda

Desplazamiento de conductores Europa y Reino Unido

Esta normativa EUROPEA obligará a las empresas de transporte por carretera que desplacen conductores por la Unión Europea, a enviar las declaraciones de desplazamiento a través de la herramienta online denominada «Road Transport – Posting Declaration».

A través de dicho portal unificado para todos los países de la Unión Europea se enviarán, además de las declaraciones de desplazamiento, aquellos documentos justificativos que se requieran por las autoridades de los Estados miembros donde se hayan destinado sus conductores.

FROET TE LO TRAMITA

En FROET hemos puesto a disposición de las empresas de transporte por carretera el servicio de comunicación de declaraciones de desplazamiento.

Cumplimenta el siguiente formulario y nos pondremos en contacto lo antes posible para informarte de los detalles del trámite.



Visados de transporte de mercancías 2025

Durante el año 2025 se renuevan las autorizaciones de empresas y vehículos de transporte de mercancías por carretera.

Por lo tanto, aquellas empresas de transporte de mercancías deberán hacerlo en el mes que le corresponda de 2025.

Importante:

El visado debe presentarse obligatoriamente dentro de su mes correspondiente. En caso contrario es obligatorio esperar a que las tarjetas caduquen por falta de visado al final del mes siguiente, para solicitar entonces la rehabilitación.

Recordamos cual es el mes que corresponde visar a cada terminación de CIF o NIF:

Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
1	2	3	4	5	6	7	NO	8	9	0	NO
OCTUBRE 2025				NOVIEMBRE 2025				DICIEMBRE 2025			
Visado mercancías. NIF TERMINADO EN				Visado mercancías. NIF TERMINADO EN				Visado mercancías. NIF TERMINADO EN			
9				0				NO			

Precios FROET de renovación de tarjetas de transporte (Tasas 2025):

***Tasa visado empresa:**

54,54 € + Gestión 12,10 € = 66,64 €

***Por cada tarjeta:**

54,54 € + Gestión 12,10 € = 66,64 €.

Para hacer el cálculo de las tasas, se debe multiplicar el precio de la tasa por el nº de tarjetas más una del visado de empresa.

Renovación de licencias comunitarias de transporte internacional de mercancías por carretera

Recordamos que las empresas titulares de licencias comunitarias que deseen renovarlas antes de que expire su vigencia deberán presentar su solicitud dentro de los dos meses anteriores al plazo de vencimiento.

Para la tramitación de dicha renovación pueden ponerse en contacto con nuestro departamento de Gestión en el 968340100 Ext. 1

Devolución de los certificados de conductor extracomunitario

¿Sabías que el certificado de conductor extracomunitario debe ser devuelto a la administración una vez que el empleado causa baja en la empresa?

var una copia y proporcionarle otra al trabajador, que la llevará siempre en el vehículo.

En caso contrario, la administración regional de transportes sancionará a la empresa.

En FROET, podemos asesorarte y resolverte cualquier tema relacionado con tu actividad de transporte.

Recuerda que la empresa titular de la autorización es la propietaria del certificado de conductor, debe conser-

Llámanos al 968 34 01 00 o visita nuestra web www.froet.es.

Días festivos

A efectos de restricciones a la circulación

Disponibles las restricciones en España y Europa para vehículos pesados para el presente año 2023, incluyendo las de Cataluña y País Vasco

Las restricciones incluyen una serie de fechas en las que los vehículos pesados no estarán autorizados a circular, incluyendo fines de semana y días festivos.

CONSULTA LAS RESTRICCIONES EN www.froet.es/restricciones o en el siguiente enlace:



ESPAÑA

Octubre

9 Día de la Comunitat Valenciana.
13 Lunes sig. al día de la Fiesta Nacional de España

Noviembre

1 Todos los Santos.

Diciembre

6 Día de la Constitución Española.
8 Inmaculada Concepción.
25 Natividad del Señor.
26 San Esteban.

En los siguientes países, el tráfico internacional de vehículos pesados no está sometido a ninguna prohibición de circulación durante los fines de semana y días festivos: Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bélgica, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Chipre, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Georgia, Holanda, Irán, Irlanda, Kazajistán, Kirguistán, Kuwait, Letonia, Lituania, Macedonia (FYROM), Moldavia, Montenegro, Noruega, Uzbequistán, Países Bajos, Rusia, Serbia, Suecia, Tayikistán, Turkmenistán, Turquía, Ucrania.

Bienvenida a los nuevos asociados

En el mes de AGOSTO de 2025 se han incorporado a la Federación 5 nuevas empresas, dedicadas al transporte de mercancías, BIENVENIDOS A FROET.

TRANSPORTES QUIMICOS Y PETROLIFEROS
HERNANDEZ LOPEZ, S.L.
NORSU GROUP, S.L.

FALLA GARCIA, GABRIEL
TRANSPORTES LOPEZ ARTERO, S.L.
ILIE, CONSTANTIN

EL eCANTER NEXT GENERATION.

FUSO - una marca del Grupo Daimler



EL FUTURO AL ALCANCE DE TUS MANOS. SIÉNTELO CON EL NUEVO CAMIÓN eCANTER.

GAMA COMPLETA DE CAMIONES 100% ELÉCTRICOS.

En FUSO buscamos matices que produzcan un cambio positivo en el entorno.

Con nuestros sistemas pioneros de propulsión 100% eléctricos nos situamos a la vanguardia de la movilidad sostenible.

-  Autonomía de hasta 200 km en entornos urbanos.
-  Disponible en 3,5T, 6T, 7,5T y 8,5T.
-  Flexibilidad de carga en CC (corriente continua) y CA (Corriente alterna).
-  Motor altamente eficiente, 100% libre de emisiones y silencioso; con etiqueta 0, que evita restricciones en núcleos urbanos.
-  Múltiples sistemas de seguridad de serie: Sistema activo de frenado de emergencia, sistema de control de carril y aviso de cambio de carril, freno de mano eléctrico y luces automáticas.
-  El eCarter, trabaja sin gases de escape y sin emisiones acústicas.

Descúbrelo en tu Concesionario de camiones Mercedes-Benz o en www.fuso-trucks.es.



COMERCIAL DIMÓVIL, S.L.

Concesionario Oficial y Taller Autorizado Mercedes-Benz y FUSO.

Centro Integrado del Transporte de Murcia. Manzana 1. 30169 San Ginés. MURCIA. Tel.: 968 817 490.

Pol. Ind. Saprelorca Ampliación 2 - Parcela K5 y K6. C/ Diputación Torrecilla. 30800 Lorca. MURCIA. Tel.: 968 476 435.

<https://www.mercedes-benz-trucks-comercialdimovil.es/>